

Regeringskansliet
Miljödepartementet
m.remissvar@regeringskansliet.se
martin.larsson@regeringskansliet.se

2021-08-31
LM2021/022912

Yttrande över utfasningsutredningens betänkande (SOU 2021:48)

Miljödepartementets diarienummer M2021/01183

Sammanfattande bedömning

Lantmäteriet har inget att erinra mot förslagen i betänkandet. Lantmäteriet har i huvudsak inte heller några synpunkter på utredningens innehåll och förslag till styrmedel förutom på en punkt som rör förrättningskostnaden vilket utvecklas nedan.

Synpunkter på utredningen

Lantmäteriet har fått möjlighet att senast den 6 september 2021 yttra sig över Utfasningsutredningens betänkande *I en värld som ställer om – Sverige utan fossila drivmedel 2040* (SOU 2021:48). Granskningen har skett mot bakgrund av den verksamhet som bedrivs av Lantmäteriet.

Förslagets koppling till Lantmäteriets förrättningsverksamhet

Som Utfasningsutredningen konstaterar pågår det ett antal parallella utredningar och initiativ varav Lantmäteriet är involverade i två regeringsuppdrag som avser laddinfrastruktur (s. 439). Det ena regeringsuppdraget är ställt till Energimyndigheten: *Uppdrag att analysera och föreslå åtgärder för bättre tillgång till laddinfrastruktur för hemmaladdning oavsett boendeform*.¹ Uppdraget utförs i samarbete med Lantmäteriet, Boverket och SKR och ska redovisas till finansdepartementet senast den 1 november 2021.

Det andra uppdraget har sitt ursprung i Lantmäteriets regleringsbrev för 2021 och gäller *hur den interna och externa kommunikationen har förtydligats i fråga om hur det nya tekniska egenskapskravet i plan- och bygglagen (2010:900) påverkar handläggningen av förrättningar enligt anläggningslagen (1973: 1149)*.² Kommunikationsuppdraget pågår under hela året och återrportereras i Lantmäteriets årsredovisning för 2021.

¹ I2021/00109.

² Fi2020/04810.

I Boverkets rapport *Nya krav på laddinfrastruktur för laddfordon*, 2019:15, identifieras ett antal hinder som kan tänkas uppstå vid en utbyggnad av infrastruktur för laddning av elfordon (elbil eller laddhybrid). Ett av dem är sådana lagliga hinder som kan förekomma när laddstationer installeras på gemensamma bilparkeringar som förvaltas av en samfällighetsförening. Detta hinder uppmärksammas av Utfasningsutredningen som ett av tre särskilt viktiga förbättringsområden för utbyggnaden av laddinfrastruktur i områden med befintlig bebyggelse (s. 433). Lantmäteriet kan konstatera att resonemanget kring samfälligheter förs med utgångspunkt från Boverkets hinderbeskrivning, både i Utfasningsutredningen och i Energimyndighetens uppdrag om hemmaladdning.

Utfasningsutredningen gör i sitt betänkande ett inspel till Energimyndighetens uppdrag (s. 392 f.). För Lantmäteriets del har två områden pekats ut: dels ett behov av att tydliggöra hur lagstiftningen om gemensamhetsanläggningar ska tillämpas, dels att förrättningsavgifterna avseende laddinfrastruktur bör minskas. De rättsliga möjligheterna liksom kostnadsaspekterna utvecklas sedan av utredningen i avsnitt 10.6.3 (s. 439-449). I det följande bemöter Lantmäteriet dessa förslag helt kort. För en mer fördjupad redogörelse hänvisas till den rapport som Lantmäteriet har tagit fram inom ramen för Energimyndighetens uppdrag (bilaga).³

LEGALA HINDER

I Utfasningsutredningens betänkande har inga författningsförslag presenterats som berör Lantmäteriets verksamhet. De beröringspunkter som har uppmärksammas vid granskningen av betänkandet är kopplade till myndighetens fastighetsbildningsverksamhet. Mer specifikt, om och hur rådigheten över mark kan säkerställas för att underlätta för utbyggnaden av laddinfrastruktur för laddning av elfordon på gemensamma parkeringar som förvaltas av en samfällighetsförening. Förrättningar för att åstadkomma ett gemensamt nyttjande genom bildandet av en anläggningssamfällighet utförs av det statliga Lantmäteriet eller någon av landets 39 kommunala lantmäterimyndigheter.

Lantmäteriet har inga invändningar mot utredningens redogörelse i de legala delarna. Det legala hindret bedöms kunna hanteras inom ramen för befintlig lagstiftning. Hur lagstiftningen närmare bör tolkas beskrivs mer ingående i Lantmäteriets rapport.

FÖRRÄTTNINGSKOSTNAD

Förrättningskostnadernas storlek är beroende av den tid som går åt till att handlägga ärendet.⁴ Eftersom förutsättningarna skiljer sig åt mellan olika ärenden kommer även kostnaderna att variera, exempelvis beroende på hur behovet av utredning och samråd med myndigheter ser ut, hur många fastigheter som berörs samt om alla inblandade är överens eller inte.

³ Hinder mot etablering av laddinfrastruktur inom gemensamhetsanläggningar – med fokus på förrättningslagstiftningen, 2021-06-14, LM2021/001459.

⁴ Enligt 4 § förordningen (1995:1459) om avgifter vid lantmäteriförrättningar.

Med det arbete som har vidtagits inom ramen för Energimyndighetens regeringsuppdrag och som fortgår inom ramen för Lantmäteriets kommunikationsuppdrag görs bedömningen att handläggningen av omprövningsförrättningar för laddinfrastruktur kan effektiviseras. Med en effektivare handläggning minskar inte bara handläggningstiden utan även förrättningskostnaden som i huvudsak svarar mot den tid som läggs ner i ärendet.

Av de förslag på styrmedel som Utfasningsutredningen föreslår för att minska förrättningskostnaderna för samfällighetsföreningar som vill ansöka om omprövning för att trygga rätten att installera laddinfrastruktur, förordar Lantmäteriet användande av bidragsmedel framför tidsbegränsade anslag för nedsättning av avgiften vid förrättning. Det bör göras tydligt för samfällighetsföreningar som ansöker om ekonomiskt bidrag för installation av laddinfrastruktur att bidraget får användas till förrättningskostnaden.

Att använda tidsbegränsade anslag för nedsättning av avgiften skapar administration som i sig driver kostnader, och förutsätter dessutom en ändring i förordningen (1995:1459) om avgifter vid lantmåteriförrättningar (jfr s. 449 i betänkandet). Detta bedöms sammantaget vara ett sämre alternativ.

Konsekvenser

Lantmäteriet har ingen annan uppfattning om förslagets konsekvenser än det som Utfasningsutredningen presenterar och som beskrivs i detta yttrande och utvecklas i Lantmäteriets rapport. Med förbättrad information om hur denna relativt nya företeelse som laddinfrastruktur utgör kan tolkas in i befintlig lagstiftning, förbättras förutsebarheten för dem som ansöker om omprövningsförrättning. Samtidigt förbättras förutsättningarna för de förrättningslantmätare som handlägger dessa ärenden. Effektiviteten i handläggningen förväntas öka med ett utvecklat stödmaterial vilket bidrar till att förrättningskostnaderna minskar. Förrättningskostnaderna kan minskas ytterligare om installationsbidragen utökas och kan användas till att betala en del av förrättningskostnaden.

Lantmäteriets beslut i detta ärende har fattats av generaldirektören Susanne Ås Sivborg. Verksamhetsstrategen, teknologie doktor Linda Sabel har varit föredragande. Vid den slutliga handläggningen har även ställföreträdande generaldirektören Anders Lundquist, verksamhetsområdeschefen Tove Elvelid, stabschefen Catharina Hökby, verksamhetsutvecklaren Iia Kolk och hållbarhetsstrategen Patrik Blom medverkat.

För Lantmäteriet



Susanne Ås Sivborg



RAPPORT

Hinder mot etablering av laddinfrastruktur inom gemensamhetsanläggningar – med fokus på förrättningslagstiftningen

Sammanfattning

I Boverkets rapport Nya krav på laddinfrastruktur för laddfordon, 2019:15, identifieras ett antal hinder som kan tänkas uppstå vid en utbyggnad av infrastrukturen för laddning av elfordon. Ett av dem är sådana lagliga hinder som kan förekomma i fråga om installation av laddstationer på befintliga bilparkeringsplatser som är samfälliga för de fastigheter som deltar i anläggningen. När det gäller befintliga gemensamhetsanläggningar är samfällighetsföreningarna bundna av att verka inom det ändamål som bestämts i anläggningsbeslutet när samfälligheten bildades. Beroende på hur ändamålet har formulerats kan det uppstå situationer då de deltagande fastigheternas ägare vill vidta en åtgärd men detta inte är möjligt eftersom det inte är förenligt med anläggningsbeslutet.

I denna rapport analyserar Lantmäteriet detta hinder närmare samt redovisas om regelverket faktiskt hindrar den eftersträlvade utbyggnaden av laddningspunkter, och om det i så fall krävs ändringar i regelverket, eller om problemen med att etablera laddningspunkter i samfälliga bilparkeringsplatser går att lösa utan några författningsändringar. En central fråga för bedömningen är om bruket av elfordon är en tillräckligt vanlig förekomst för att laddstationer ska anses tillgodose ändamål av stadigvarande betydelse för fastigheterna, snarare än någon eller några fastighetsägares personliga intressen. Mot bakgrund av uttalanden i rättspraxis, hur marknaden för laddfordon utvecklats och förväntas utvecklas framöver och, i viss utsträckning, de krav som numera ställs på byggnadsverk, gör Lantmäteriet bedömningen att laddinfrastruktur som är gemensam för flera fastigheter kan inrättas som gemensamhetsanläggning enligt AL.

Vid förvaltningen av en gemensamhetsanläggning får samfällighetsföreningen bara vidta åtgärder som är förenliga med det ändamål som anges i anläggningsbeslutet. En utbyggnad av laddinfrastruktur bör därför komma till stånd bara om ändamålet tydligt lämnar utrymme för det. Annars behöver anläggningsbeslutet ändras genom en omprövningsförrättning. Lantmäteriet anser att en eftersträlvad installation av laddutrustning som

syftar till att möta samhällsutvecklingen, den tekniska utvecklingen och de nya anspråk som delägarna ställer på anläggningen, men som inte kunde förutses när gemensamhetsanläggningen bildades, utgör godtagbara skäl för en sådan förrättning. En ändring av anläggningsbeslutet förutsätter att villkor till skydd för bland annat enskilda intressen är uppfyllda, men det krävs inte att fastighetsägarna är överens. På samma sätt som en fastighet mot ägarens vilja kan anslutas till en gemensamhetsanläggning som omfattar en parkeringsanläggning, fastän ägaren inte har någon bil, eller till en lekplats, fastän det inte finns några barn i hushållet, bör fastigheten kunna anslutas till en gemensamhetsanläggning som omfattar laddstationer, fastän ägaren inte har något laddfordon. Hur det konkreta behovet ser ut får dock stor betydelse vid anläggningens utformning, till exempel i fråga om antalet laddningspunkter.

Ett motstånd hos fastighetsägarna som beror på rädsla för att drabbas av kostnader för en anläggning man menar sig inte har någon nytta av bör i många fall kunna överbryggas genom bättre kunskaper om grunderna för fördelning av kostnaderna för anläggningens utförande och drift och en ändamålsenlig tillämpning av bestämmelserna om detta. Om lantmäterimyndigheten låter laddinfrastrukturen utgöra en särskild sektion och beslutar att bara de fastigheter vars ägare framställt önskemål om det ska bära kostnaderna för anläggningens utförande och drift i den aktuella sektionen, kan prövningen vid förrättningen underlättas. Reglerna om omprövningsförrättning och om ändring av andelstal genom överenskommelse ger möjligheter till senare anpassningar om fler av de deltagande fastigheterna efter hand får ett konkret behov av att nyttja sektionens laddningspunkter.

Också befarat långa handläggningstider och höga förrättningskostnader verkar avhållande på samfällighetsföreningarnas vilja att ansöka om omprövningsförrättning. Genom riktade informationsinsatser bör Lantmäteriet kunna verka för att väl genomarbetade ansökningar görs i tid och att motsättningar fastighetsägarna emellan inte förekommer i onödan. Kombinerat detta med ett förbättrat stödmaterial till ledning för personalen som handlägger förrättningar bör handläggningstiderna kunna hållas nere, med lägre förrättningskostnader som följd.

Lantmäteriet gör sammanfattningsvis bedömningen att det går att komma tillrätta med de problem som förknippas med lagstiftningen, handläggningstiden och förrättningskostnaderna utan några ändringar i relevanta regelverk.

I Inledning

I Boverkets rapport Nya krav på laddinfrastruktur för laddfordon, 2019:15, identifieras ett antal hinder som kan tänkas uppstå vid en utbyggnad av infrastrukturen för laddning av elfordon (laddinfrastruktur). Ett av dem är sådana lagliga hinder som kan förekomma i fråga om installation av laddstationer på befintliga bilparkeringsplatser som är samfälliga för de fastigheter som deltar i anläggningen, dvs. gemensamhetsanläggningar som förvaltas av en samfällighetsförening (se avsnitten 5.2.1 och 8.2.2 i rapporten). Med laddstation avses i denna rapport en plats med en eller flera laddningspunkter.

Detta hinder består sammanfattningsvis i att det kan uppstå situationer då de deltagande fastigheternas ägare vill modernisera anläggningen genom att installera laddstationer, men detta inte är möjligt därför att det inte är förenligt med ändamålet med anläggningen enligt anläggningsbeslutet. Åtgärder som inte är förenliga med anläggningsbeslutet får nämligen inte vidtas av samfällighetsföreningen. Hindret blir ännu tydligare när det inte är samtliga ägare av de deltagande fastigheterna som vill installera laddstationer.

I denna rapport analyserar Lantmäteriet detta hinder närmare samt redovisas om regelverket faktiskt hindrar den eftersträvade utbyggnaden av laddningspunkter, och om det i så fall krävs ändringar i regelverket, eller om problemen med att etablera laddningspunkter i samfälliga bilparkeringsplatser går att lösa utan några författningsändringar (jfr avsnitt 8.3 i Boverkets rapport). Lantmäteriets rapport utgör ett bidrag till Energimyndighetens regeringsuppdrag om hemmaladdning av elfordon (elbil eller laddhybrid) som ska redovisas senast den 30 augusti 2021.¹

Rapporten har upprättats av juristen Axel Berg, förrättningslantmätaren Anders George, lantmätaren Lennart Gustafsson, verksamhetsutvecklaren Iia Kolk, under ledning av verksamhetsstrategen Linda Sabel.

2 Berörda lagregler

Enligt anläggningslagen (1973:1149), förkortad AL, kan det inrättas gemensamhetsanläggningar som är gemensamma för flera fastigheter och som tillgodoser ändamål av stadigvarande betydelse för dem. Som exempel på sådana ändamål brukar nämnas bland annat parkeringsplats, förbindelseled, gårdsutrymme, lekplats, anläggning för vattenförsörjning eller avlopp, värmeanläggning samt anläggningar för fritidsändamål som brygga, småbåtshamn, friluftsbad och tennisbana. Ett viktigt exempel utgör också enskilda vägar, vilka har fått ett särskilt avsnitt med speciella regler i lagen.

Sådana anläggningar utgör en samfällighet. En gemensamhetsanläggning bildas genom beslut av lantmäterimyndigheten² vid en förrättning.

¹ Uppdrag att analysera och föreslå åtgärder för bättre tillgång till laddinfrastruktur för hemmaladdning oavsett boendeform, 2021-01-14, Infrastrukturdokumentet, dnr I2021/00109.

² Den statliga lantmäterimyndigheten, Lantmäteriet, är ansvarig lantmäterimyndighet för de kommuner där det inte finns kommunala lantmäterimyndigheter. För närvarande finns det 39 kommunala lantmäterimyndigheter. En förteckning över dem finns här: <https://www.lantmateriet.se/sv/Om-Lantmateriet/Samverkan-med-andra/kommunala-lantmaterimyndigheter/>.

Samfälligheten kan förvaltas av delägarna själva eller av en samfällighetsförening som bildats för ändamålet, oftast för vägar, men även för andra anläggningar. Beträffande förvaltningen gäller lagen (1973:1150) om förvaltning av samfälligheter, förkortad SFL. En fastighet kan tvingas ansluta sig till en gemensamhetsanläggning även om fastighetsägaren motsätter sig det, dvs. regelverket innehåller påtagliga inslag av tvång.

Grunderna för fördelning av kostnaderna för anläggningens utförande och drift fastställs enligt 15 § AL vid förrättningen. Varje fastighet tilldelas andelstal efter en skälighetsbedömning. Andelstalen i fråga om utförande bestäms efter vad som är skäligt främst med hänsyn till den nytta fastigheten har av anläggningen. Andelstalen som avser anläggningens drift bestäms med hänsyn främst till den omfattning i vilken fastigheten beräknas använda anläggningen. Att fastigheterna kan ha olika andelstal betyder att skyldigheten att bidra till anläggningens kostnader kan skilja sig från en delägare till en annan.

En grundläggande förutsättning för att en gemensamhetsanläggning över huvud taget ska få inrättas är att anläggningen tillgodoser ändamål av stadigvarande betydelse för fastigheterna. Detta framgår av 1 § AL.

Vidare finns det materiella villkor av två slag som måste prövas. Eftersom fastigheter kan anslutas tvångsvis till en gemensamhetsanläggning finns det villkor till skydd för enskilda intressen. Det finns dessutom villkor till skydd för allmänna intressen. Dessa materiella villkor är i huvudsak samlade i 5-11 §§ AL. Bestämmelserna innehåller bland annat ett väsentlighetsvillkor (5 §) och ett båtnadsvillkor (6 §). Dessa ska inte tillämpas om det i en detaljplan har meddelats bestämmelser om en gemensamhetsanläggning och anläggningsbeslut meddelas under detaljplanens genomförandetid (6 a §). Vidare innehåller bestämmelserna ett opinionsvillkor (7 §), en allmän regel för lokalisering och utförande (8 §), regler om beaktande av planer och bestämmelser och om planmässiga bedömningar utanför detaljplan (9-10 §§) samt ett generellt skydd för allmänna intressen (11 §). Vid tvångsvis in- språktagande av mark eller annat utrymme behöver det dessutom göras en från AL fristående proportionalitetsbedömning enligt reglerna om egen- domsskyddet i 2 kap. 15 § första stycket regeringsformen.³

Vad bestämmelserna innebär redovisas i stora drag i det följande, i samband med att Lantmäteriet går närmare in på om regelverket medger den eftersträövade utbyggnaden av laddningspunkter och vilka villkor som i så fall behöver vara uppfyllda. Först behöver följande frågor behandlas, nämligen dels om laddstationer över huvud taget är en i lagens mening godtagbar anläggningstyp, dels vilken betydelse anläggningsbeslutets innehåll har för samfällighetsföreningarnas möjlighet att besluta om installation av sådan utrustning. Bestämmelserna i 6 a § och 9-11 §§ AL bedöms inte ha någon särskild betydelse för bedömningarna och behandlas inte ytterligare i denna rapport.

³ Se NJA 2018 .s 753 och Lantmäteriet, Egendomsskyddet vid lantmåteriförrättningar, 2020, Dnr LM2019/015530.

3 Är laddstationer över huvud taget en godtagbar anläggningstyp?

Det har inte ansetts lämpligt att i AL göra någon uppräknings av samtliga godtagbara anläggningstyper. Det framhålls i förarbetena att en sådan uppräknings lätt skulle kunna uppfattas som ett krav på att den ifrågasatta anläggningen måste kunna hänföras till eller vara jämförlig med någon av de uppräknade typerna. Det avgörande rekvisitet, att anläggningen ska tillgodose ändamål av stadigvarande betydelse för fastigheter, gavs dock en tydlig formulering i lagtexten.

Lantmäteriet har hittills intagit en försiktig hållning till frågan om laddstationer för elfordon är en anläggning som AL är tillämplig på. En central fråga för bedömningen är om bruket av laddfordon ännu är en tillräckligt vanlig företeelse för att laddstationer ska anses tillgodose ändamål av stadigvarande betydelse för fastigheterna, snarare än någon eller några fastighetsägares personliga intressen. Huruvida majoriteten, eller till och med alla medlemmarna i en samfällighetsförening, önskar installera en anläggning för laddning av elfordon innebär inte i sig att en gemensamhetsanläggning kan bildas för detta ändamål; behovet måste, både vid beslutstillfället och på längre sikt, kunna kopplas till en typisk användare av de fastigheter som ska anslutas till gemensamhetsanläggningen.

Samtidigt har Lantmäteriet inte uteslutit lagens tillämplighet. Även om det fortfarande saknas vägledande rättsfall på området är det av intresse att i de fall lantmäterimyndigheterna faktiskt har beslutat att laddinfrastruktur ska ingå i en gemensamhetsanläggning, har såvitt känt ingen domstol underkänt beslutet i den delen. Resonemangen hos domstolarna i andra näraliggande frågor (se vidare avsnitt 4) pekar tydligt i den riktningen att laddinfrastruktur *kan* tas in i ett anläggningsbeslut och att laddstationer är en i AL:s mening godtagbar anläggningstyp.

Bedömningen av om laddstationer kan tillgodose ändamål av stadigvarande betydelse för fastigheter behöver ske mot den bakgrunden och med beaktande av hur marknaden för laddfordon har utvecklats och förväntas utvecklas framöver (se kapitel 3 i Boverkets rapport), behovet av laddningspunkter vid bostäder och arbetsplatser⁴ samt att laddning av elfordon sedan den 15 maj 2020 är ett så kallat tekniskt egenskapskrav enligt plan- och bygglagen (2010:900), förkortad PBL. Av 8 kap. 4 § första stycket 11 PBL framgår att ett byggnadsverk ska ha de tekniska egenskaper som är väsentliga i fråga om laddning av elfordon. Vad som krävs för att ett byggnadsverk ska anses uppfylla denna bestämmelse framgår, såsom minimikrav i fråga om ledningsinfrastruktur och laddningspunkter, av 3 kap. 20 b § och 20 c §⁵ plan- och byggförordningen (2011:338), förkortad PBF. Kraven varierar beroende på byggnadsverkens art och användningsområden. Kraven är däremot generella på så sätt att de inte är beroende av vem som äger marken eller byggnadsverken från tid till tid.

⁴ I Sverige sker ca 90 procent av laddningen av elfordon på sådana platser, se prop. 2019/20:81 s. 14.

⁵ Bestämmelsen träder i kraft den 1 januari 2025.

Med hänsyn till ovanstående gör Lantmäteriet den samlade bedömningen att laddinfrastruktur som är gemensam för flera fastigheter kan anses tillgodose ändamål av stadigvarande betydelse för fastigheterna och följaktligen inrättas som gemensamhetsanläggning enligt AL.

4 Betydelsen av anläggningsbeslutets innebörd

När det nu konstaterats att laddstationer är en godtagbar anläggningstyp enligt AL, behöver samfällighetsföreningarnas möjligheter att fatta beslut om installation av sådan utrustning analyseras.

På en föreningsstämma förekommer det att samfällighetsföreningar beslutar att komplettera en anläggning med utrustning som inte tidigare har funnits, till exempel laddningspunkter. Frågan är om en sådan utrustning omfattas av det befintliga anläggningsbeslutet eller om föreningsstämmans beslut strider mot anläggningsbeslutet.

Som framhölls i inledningen gäller i fråga om förvaltningen av en gemensamhetsanläggning, att åtgärder som inte är förenliga med anläggningsbeslutet inte får vidtas. Enligt 18 § SFL är samfällighetsföreningens ändamål att förvalta den samfällighet (dvs. anläggning) för vilken föreningen har bildats och föreningen får inte driva verksamhet som är främmande för det ändamål som samfälligheten ska tillgodose. Vid bedömningen av vad som är förenligt med anläggningsbeslutet är det av betydelse att föreningens verksamhet inte får en större omfattning än vad som var avsikten när den bildades. En majoritet ska inte kunna tvinga övriga medlemmar att delta i en verksamhet som inte utgör ett naturligt led i förvaltningen.⁶

Det blir därför nödvändigt för samfällighetsföreningen att tolka innehållet i anläggningsbeslutet för att ta reda på vilket eller vilka ändamål som gemensamhetsanläggningen ska tillgodose. Ändamålet ska enligt 24 § andra stycket AL anges i anläggningsbeslutet. Beslutet behöver inte vara mer utförligt än att visst utrymme lämnas för delägarna att själva besluta om detaljutformningen av anläggningen, men med hänsyn till bland annat bestämmelsen i 18 § SFL är det angeläget att ändamålet anges så tydligt som möjligt. Om det angivna ändamålet är till exempel garage, måste samfällighetsföreningen fråga sig om de kompletteringar och förändringar man vill genomföra ryms inom detta ändamål. Är laddningspunkter numera en så naturlig del av varje garage att det inte behöver anges särskilt att sådan utrustning ska finnas? I så fall skulle anläggningen kunna moderniseras genom att utrustas med laddningspunkter utan att det strider mot dess ändamål. Moderniseringen blir i så fall en helt vanlig förvaltningsåtgärd. Om laddningspunkter för laddning av elfordon i stället anses tillgodose ett annat ändamål än det för vilket anläggningen inrättats (dvs. om garaget bedöms tillgodose ett parkeringsbehov men inte ett laddningsbehov), skulle en installation av laddutrustning betyda att samfällighetsföreningen driver en

⁶ Se prop. 1973:160 s. 347 f. och 386.

verksamhet som är främmande för det ändamål som samfälligheten ska tillgodose.

Det finns en handfull vägledande rättsfall där domstolarna har tagit ställning i dessa frågor:

I *NJA 1989 s. 291* var det fråga om en anläggning för kabel-TV var förenligt med det ändamål som samfällighetsföreningen skulle tillgodose. Gemensamhetsanläggningen hade inrättats 1975 och omfattade bland annat en centralantenn tillsammans med tekniska anordningar och ledningar. HD förklarade att tekniska anordningar som ingår i en gemensamhetsanläggning förr eller senare måste förnyas. Det är samfällighetsföreningens beslutande organ, som med beaktande av föreningens ekonomiska förutsättningar, har att bestämma när och i vilken takt detta bör ske. Det är naturligt att föreningen därmed också beaktar nya anspråk som kan ställas på anläggningens prestanda, så att inte föreningen bygger fast sig i en föråldrad teknik. Att en centralantenn för mottagande av eterburna sändningar byggs om till en anläggning för mottagande av kabelburna sändningar kan inte, i vart fall inte numera, anses medföra att det blir fråga om en anläggning av principiellt annan art. På grund av det anförda ansåg HD att de av föreningsstämman fattade besluten rörande kabel-TV inte kunde anses strida mot föreningens ändamål eller vara främmande för det ändamål som föreningens skulle tillgodose.

Svea hovrätt, 2003-01-24, T 591-02. En samfällighetsförening förvaltade en gemensamhetsanläggning bildad 1973, som omfattade bland annat en antennenanläggning. År 1991 togs en ny anläggning i bruk, vilken medförde möjlighet till mottagning av markbunden kabel-TV. År 2001 beslutade stämman om förlängning av tidigare avtal med Telia med tillägg av inkopplingsdosor som gjorde det möjligt för medlemmar att koppla upp sig mot internet. Föreningens beslut bedömdes inte komma att medföra några större ingrepp i den redan befintliga anläggningen. Förändringen skulle närmast bestå av att tekniken förändrades så att fler tillvalsmöjligheter, bland annat höghastighetsinternet, uppkom för de enskilda hushållen. Ett utnyttjande av dessa tillval skulle medföra en kostnad för det enskilda hushållet. Tillvalsmöjligheterna medförde att anläggningen kunde komma att användas för överföring av ljud, bild och text till datorer, vilket i och för sig fick anses vara en skillnad jämfört med tidigare överföring enbart till radio och TV. Resonemanget som låg till grund för HD:s avgörande i *NJA 1989 s. 291* (där HD bland annat betonade att det är naturligt att en förening beaktar den tekniska utvecklingen och nya anspråk som kan ställas på anläggningens prestanda) ansågs ge stöd för slutsatsen att det överklagade beslutet inte stred mot 18 § SFL. Beslutet innebar endast att föreningen hade beaktat de nya anspråk som kunde ställas på anläggningens prestanda och att det inte skulle bli fråga om en anläggning av principiellt annan art.

Svea hovrätt, 2008-05-26, T 5576-07. Gemensamhetsanläggning inrättades 1984 för en centralantennenanläggning. Anläggningen moderniserades under senare delen av 1980-talet med en anslutning till kabel-TV via en koaxialkabel. Det ursprungliga centralantennsystemet hade inte använts sedan dess.

År 2006 röstade en majoritet av medlemmarna i föreningen för att installera ett fiberoptiskt nät för bättre TV-mottagning, IP-telefoni och bredband genom anpassning till ny teknik. Hovrätten hade att ta ställning till om stämmans beslut stred mot anläggningsbeslutet. I anläggningsbeslutet angavs ”Centralantennanläggning med ledningar fram till och med antennuttag i resp. hus (inklusive mast, fundament, central m.m.)”. I beslutet nämndes inte något om vilken teknik som kunde komma ifråga för att uppfylla ändamålet med centralanläggningen. Även om så vore fallet, ansågs det vara orealistiskt att kräva en ny förrättning för minsta förskjutning beträffande ändamålet eller annan förrättningsföreskrift (prop. 1973:160 s. 388), varvid hänsyn också skulle tas till den pågående ekonomiska och tekniska utvecklingen samt när i tiden anläggningsbeslutet meddelades. De ökade kostnaderna liksom andra olägenheter som kunde drabba medlemmarna ansågs också falla inom ramen för den tekniska och ekonomiska utvecklingen och inte ”uppenbart avvika” från vad en medlem i en samfällighetsförening kan behöva räkna med. Föreningsstämmans beslut ansågs därför inte strida mot föreningens ändamål eller vara främmande för ändamål som föreningen skulle tillgodose.

INJA 2015 s. 939 blev utgången den motsatta. Genom ett anläggningsbeslut 1991 hade en redan utförd anläggning inrättats som gemensamhetsanläggning omfattande båtbyggor, parkeringsplatser och båtuppläggningsplatser. Det ingick inte någon el- eller belysningsanordning i den befintliga anläggningen och någon sådan anordning togs inte heller upp i beslutet. Vid föreningens årsstämma 2011 fick styrelsen i uppdrag att förse anläggningen med el och belysning. Beslutet ansågs innebära att föreningen bedrev en i förhållande till sitt ändamål främmande verksamhet. Beslutet upphävdes därför.

HD förklarade att när en samfällighetsförening förvaltar en anläggning, är uppgiften att utföra och driva anläggningen. I detta kan ligga att förnya en teknisk utrustning som ingår i anläggningen, så länge det inte blir fråga om en anläggning av principiellt annan art (NJA 1989 s. 291). En standardhöjning, exempelvis ny teknisk utrustning som saknar motsvarighet i den befintliga anläggningen, faller dock typiskt sett utanför den verksamhet som föreningen kan bedriva enligt 18 § SFL. I första hand ska det alltså vara fråga om förvaltning i egentlig mening, snarare än om vidareutveckling av verksamheten.

HD uteslöt dock inte varje form av anpassning till den fortgående utvecklingen och förklarade att en viss ”elasticitet” förutsattes vid lagens tillkomst (prop. 1973:160 s. 388). Utrymmet för en verksamhet som avviker från ändamålet är dock klart begränsat. Närmast blir det fråga om att föreningen ska kunna göra någon mindre anpassning som marginellt påverkar samfällighetens ändamål eller anläggningens art. Därefter gjorde HD två uttalanden som förtjänar att återges i sin helhet:

”13. Det finns alltså en stark bundenhet till ett (aktuellt) ändamål för samfälligheten. En mer allmän anpassning till utvecklingen eller till höjda krav från föreningens medlemmar kan därmed i princip inte

tillgodoses genom föreningens förvaltning. Sådana ändringar får i stället ske genom en ny förrättning. En sådan ordning kan visserligen uppfattas som omständlig och opraktisk. Samtidigt innebär en ny förrättning en prövning av förutsättningarna för en anläggning med helt eller delvis annan inriktning, och ett nytt förrättningsbeslut kommer då att ange tydliga förutsättningar för den fortsatta verksamheten.

14. En ytterligare fråga, som föreningen har lyft fram i HD, är om det bör ges någon särskild betydelse att förbättringen av en anläggning kan ligga i linje med samhällets strävanden, i detta fall att öka säkerheten och därmed tillgängligheten vid anläggningen. Det är i och för sig klart att en samfällighetsförening har att följa de författningsbestämmelser som kan vara tillämpliga på verksamheten. Även i andra fall kan det emellertid finnas ett allmänt intresse av olika slags förbättringar. Typiskt sett är detta något som bör kunna beaktas vid ett förrättningsbeslut och inte vid den löpande förvaltningen (jfr a. prop. s. 355). Det kan dock som rent undantag tänkas situationer, då starka samhällsintressen får påverka bedömningen av om samfällighetens ändamål har blivit inaktuellt och om föreningen därmed ska kunna göra en mer allmän bedömning av det lämpliga i åtgärden. För detta måste dock krävas att situationen klart och påtagligt har förändrats vid en jämförelse med förhållandena då samfällighetens ändamål bestämdes.”⁷

Redovisningen av rättsfallen syftar till att tydliggöra de problem och risker en samfällighetsförening ställs inför vid en eftersträvd utbyggnad av laddinfrastrukturen, när samfällighetsföreningen ska tolka innehållet i anläggningsbeslutet för att sluta sig till vad som rymms inom det ändamål som gemensamhetsanläggningen ska tillgodose.⁸ Befintliga eller nya medlemmar i föreningen kan ifrågasätta riktigheten i ett stämmobeslut och frågan kan därför komma att bli föremål för prövning och upphävas i domstol. Det finns åtminstone två avgöranden från senare tid där utgången blivit just denna.

Mark- och miljödomstolen vid Vänersborgs tingsrätt, 2020-02-05, F 3951-19. En samfällighetsförening förvaltar en gemensamhetsanläggning som tillkom vid en anläggningsförrättning år 1981 och som består av bland annat gator, garage, parkeringsdäck, parkeringsytor, samt el- och teleanläggningar. Vid föreningsstämman 2019 fattades beslut om att genomföra en modernisering av elnätet i garagen och att installera laddstationer i vart och ett av de 95 garagen. Beslutet upphävdes efter att ha klandrats av ett flertal medlemmar.

⁷ HD ansåg att ändamålet fortfarande var aktuellt, varför någon sådan bedömning inte blev aktuell, se punkten 15 i domen.

⁸ En samfällighetsförening kan enligt 14 kap. 1 b § fastighetsbildningslagen (1970:988), förkortad FBL, ansöka om fastighetsbestämning för att få omfattningen av gemensamhetsanläggningen prövad enligt 14 kap. 1 § första stycket 4 FBL. Lantmäterimyndigheten kan dock inte genom fastighetsbestämningen förändra anläggningsbeslutets innehåll, om resultatet av utredningen är att laddning av elfordon inte rymms i gemensamhetsanläggningens ändamål. I stället för att lägga pengar på en förrättningsåtgärd med ett på förhand mycket osäkert resultat är det i de flesta fallen lämpligare att begära en omprövning av anläggningsbeslutet. Se avsnitt 5.

Domstolen resonerade i allt väsentligt enligt följande. I rättspraxis har förnyelse av tekniska anordningar som ingår i en anläggning ansetts falla inom en samfällighets ändamål under förutsättning att resultatet inte kan anses innebära att det blir fråga om en anläggning av principiellt annan art (jfr NJA 1989 s. 291 och NJA 2015 s. 939). Den tvångsvisa samverkansform som deltagandet i en gemensamhetsanläggning innebär medför att utrymmet att avvika från det ändamål som bestämts vid samfällighetens tillkomst är starkt begränsat. Bestämmelsen i 18 § SFL måste också läsas i ljuset av de villkor som anläggningslagen uppställer för att en gemensamhetsanläggning ska få inrättas (se 5-11 §§ AL).

Domstolen prövade därefter om installation av laddstationer kunde, som samfällighetsföreningen hävdade, anses rymmas inom ändamålen avseende el- och teleanläggningar eller garage. Domstolen gjorde bedömningen att en sådan installation inte kunde ses som en förnyelse av någon angiven teknisk anordning som tillgodosåg samma ändamål som det för vilket anläggningen inrättades. Inte heller kunde installationen i övrigt hänföras till utförande och drift av den befintliga anläggningen, vare sig beträffande el- och teleanläggningar eller garage. Installation av laddstationer ansågs därför inte ingå i samfällighetens ändamål.

Mark- och miljödomstolen vid Vänersborgs tingsrätt, 2021-04-08, F 4320-20. En samfällighetsförening bildades i samband med en anläggningsförrättning 1975. Av anläggningsbeslutet framgår att gemensamhetsanläggningen inrättades för att betjäna områdets bebyggelse på sätt som förutsettes i stadsplanen för området. Anläggningen består enligt beslutet bland annat av garagebyggnader, parkeringsplatser, el-ledningar med centraler samt belysning och el-kraft i garagen. Vid föreningsstämma 2020 godkändes styrelsens förslag att skapa en möjlighet att ladda elfordon vid garageplatserna genom installation av laddmoduler vid de elva el-centraler som sitter vid varje garagelänga. Beslutet klandrades under återopande av bland annat att det inte är nödvändigt att tillföra anläggningen laddmoduler för att uppfylla gemensamhetsanläggningens ursprungliga syfte. Hos domstolen behandlades därför frågan om beslutets förenlighet med samfällighetens ändamål.

Domstolen inledde med att framhålla att en samfällighetsförening bör vara behörig att vidta alla åtgärder som faller inom ramen för samfällighetens ändamål. Sådana åtgärder måste alltid anses förenliga med förvaltningsuppgiften, medan åtgärder som är främmande för samfällighetens ändamål, givetvis sådant detta utvecklats och förändrats under tidens lopp, faller utanför föreningens befogenheter. Domstolen övergick därefter till att redogöra för HD:s resonemang i NJA 2015 s. 939 (bland annat i fråga om att en mer allmän anpassning till samhällsutvecklingen eller till höjda krav från föreningens medlemmar inte kan tillgodoses genom föreningens förvaltning utan får ske genom en ny förrättning). Därefter gick domstolen in på frågan om anläggningsbeslutets innebörd och konstaterade följande:

”Av förslaget till beslutet vid årsstämman framgår att föreningen avser att installera en laddmodul. Att installera utrustning för laddmoduler

måste anses vara mer än att befintlig utrustning förnyas. Det tillskapas en ny funktion som inte kan anses följa av det beskrivna ändamålet för föreningen. Den utökningen av el-centralen – som får betraktas vara en utbyggnad av befintlig utrustning – ingår inte i anläggningsbeslutet. Mot bakgrund av den restriktivitet som ska anläggas vid tolkningen av ett samfällighetsförenings ändamål enligt praxis är beslutet att betrakta som främmande för det ändamål som föreningen ska tillgodose.

Även om det finns tendenser i samhället att utvecklingen går mot att fler har hybrid- eller elbilar kan det inte spela någon avgörande roll i detta fallet mot bakgrund av att anläggningsbeslutets ändamål, trots att det är från år 1975, ännu får betraktas som aktuellt. Som ovan beskrivits är det endast i undantagsfall som starka samhällsintressen kan påverka bedömningen.”

Föreningsstämmans beslut upphävdes. Domen har överklagats till Mark- och miljööverdomstolen som ännu inte har tagit ställning till om målet ska tas upp till prövning.⁹

Den starka bundenheten till gemensamhetsanläggningens ändamål innebär sammanfattningsvis att om ändamålet – så som det kommer till uttryck i anläggningsbeslutet – inte tydligt lämnar utrymme för en utbyggnad av infrastrukturen för laddning av elfordon, behöver anläggningsbeslutet ändras för att en sådan utbyggnad ska vara tillåten enligt 18 § SFL. Det sker vid en ny förrättning, en så kallad omprövningsförrättning, enligt 35 § AL.

5 Omprövningsförrättning

Huvudprincipen är att ett beslut som har meddelats vid en anläggningsförrättning gäller för framtiden, om det inte vid förrättningen har bestämts en tid för beslutets bestånd eller att beslutet förfaller av någon annan anledning. En fråga som har behandlats och slutligt avgjorts vid en anläggningsförrättning får emellertid enligt 35 § första stycket 1-3 AL prövas vid en ny förrättning om förhållandena har ändrats på ett sätt som väsentligt inverkar på frågan,¹⁰ om det i det tidigare avgörandet har beslutats att frågan får omprövas efter en viss tid och denna tid har gått ut eller om det i annat fall har framkommit ett klart behov av omprövning.¹¹

Lantmäteriets uppfattning är att en installation av laddutrustning som syftar till att möta samhällsutvecklingen, den tekniska utvecklingen och de nya anspråk som delägarna ställer på anläggningen, men som inte kunde förutses när gemensamhetsanläggningen bildades och som därför inte ryms inom de förvaltningsåtgärder som samfällighetsföreningen får vidta, utgör skäl för en omprövningsförrättning. Den nya förrättningen kan motiveras av såväl

⁹ För att Mark- och miljööverdomstolen ska pröva mark- och miljödomstolens beslut krävs prövningstillstånd, se 39 § lagen (1996:242) om domstolsärenden.

¹⁰ I princip krävs det att det är fråga om nya eller ändrade förhållanden av rent faktisk natur och inte bara om en annan bedömning av föreliggande fakta.

¹¹ Exempelvis när det efter hand framträtt ett klart behov av att modifiera villkoren för anläggningen med hänsyn till vunna erfarenheter.

ändrade förhållanden som ett klart behov av omprövning. De ovan redovisade rättsfallen ger stöd för denna uppfattning.¹²

Vid omprövningsförrättningen gäller samma materiella regler som vid inrättandet av en helt ny anläggning.¹³ Vid förrättningen ska därför, förutom förutsättningarna för omprövning enligt 35 § AL, prövas om anläggningen tillgodoser ändamål av stadigvarande betydelse för fastigheterna enligt 1 § AL samt om villkoren i 5-11 §§ AL är uppfyllda. Syftet med den nya förrättningen är i detta fall att gemensamhetsanläggningen ska tillgodose ytterligare ett ändamål (laddning av elfordon) utöver det befintliga (parkeering av fordon) för de fastigheter som deltar i gemensamhetsanläggningen. I denna rapport behandlas bara lantmäterimyndighetens prövning av det nya ändamålet, även om omprövningen kan avse samtliga frågor som prövades i den tidigare förrättningen.¹⁴

5.1 Anläggningslagens tillämplighet

Det centrala kravet för att en anläggning ska få inrättas som en gemensamhetsanläggning är enligt 1 § AL att anläggningen är gemensam för flera fastigheter och tillgodoser ett ändamål av stadigvarande betydelse för dem. Detta innebär att en gemensamhetsanläggning ska tillgodose ett visst ändamål, som är knutet till de deltagande fastigheterna som sådana, och att behovet av detta ändamål ska framstå som permanent. Härigenom utesluts från lagens tillämpning sådana anläggningar som tillgodoser ett behov enbart för en tillfällig ägare eller för hyresgäster och andra som använder sig av fastigheten och som inte kan hänföras till fastigheten som sådan, utan som snarare tillgodoser personliga intressen. Behovet ska alltså vara fastighetsanknutet.¹⁵

Lantmäteriets bedömning, att laddinfrastruktur som är gemensam för flera fastigheter kan anses tillgodose ett ändamål av stadigvarande betydelse för dem och följaktligen inrättas som gemensamhetsanläggning, har redovisats i avsnitt 3.

5.2 Väsentlighetsvillkoret

Enligt 5 § AL får en gemensamhetsanläggning inte inrättas för annan fastighet än sådan för vilken det är av väsentlig betydelse att ha del i anläggningen. För att kravet på väsentlig betydelse ska vara uppfyllt måste det finnas ett påtagligt behov för fastigheten att ha tillgång till en anläggning av ifrågavarande slag. Om fastigheten redan är utrustad med en separat anläggning som fyller samma funktion som den ifrågasatta gemensamhetsanläggningen, bör anslutning utan stöd av överenskommelse som regel inte komma i fråga.¹⁶ Bestämmelsen är dispositiv, dvs. lantmäterimyndigheten får enligt

¹² Samma bedömning gjordes dessutom av mark- och miljödomstolen vid Växjö tingsrätt i mål nr F 3571-20, 2021-02-12 (redovisat i avsnitt 5.5).

¹³ Se prop. 1973:160 s. 255 f.

¹⁴ Som utgångspunkt för resonemanget i rapporten ligger även antagandet att det inte är fråga om att ansluta någon ny fastighet till gemensamhetsanläggningen eller att någon av de deltagande fastigheterna ska utträda.

¹⁵ Se prop. 1973:160 s. 178 ff.

¹⁶ Se prop. 1973:160 s. 151.

16 § första stycket 1 AL göra avsteg från bestämmelsen om ägarna av de fastigheter som ska delta i anläggningen medger det.

När avsikten är att en befintlig gemensamhetsanläggning ska tillgodose ytterligare ett ändamål, behöver ändamålet prövas mot väsentlighetsvillkoret för samtliga fastigheter som deltar i anläggningen om deras ägare motsätter sig åtgärden. Det finns inga rättsliga hinder mot att låta en och samma gemensamhetsanläggning omfatta flera olika ändamål i stället för att bilda en gemensamhetsanläggning för varje ändamål, det är tvärtom mycket vanligt. En gemensamhetsanläggning kan exempelvis inrättas för att tillgodose behovet av kvarterslokal, garage, parkeringsplatser, dräneringsledningar, undercentral, kulvertledningar för fjärrvärme och varmvatten, yttre elanläggning, entrévägar, planteringar och lekplats samt kabel-tv-utrustning. En given utgångspunkt vid prövningen av om en gemensamhetsanläggning ska inrättas i stället för flera, är om den funktionellt sett framstår som en enhet.¹⁷

Väsentlighetsvillkoret utgör emellertid ett hinder mot att ännu ett ändamål adderas såvida det inte är av väsentlig betydelse för *varje* fastighet som deltar i gemensamhetsanläggningen. En fastighet för vilken det nya ändamålet inte är av väsentlig betydelse kan med andra ord inte påtvingas det samma, lika litet som en tvångsanslutning av fastigheten vore möjlig om det i stället var fråga om inrättande av en separat gemensamhetsanläggning för ändamålet. Prövningen av respektive ändamål ska alltså inte göras mindre strikt enbart av den anledningen att gemensamhetsanläggningen har flera ändamål.¹⁸

Samtidigt framgår det av flera rättsfall att *även* om visst ändamål i och för sig redan är tillgodosett för någon fastighet (det kan då ifrågasättas om det finns något påtagligt behov för fastigheten att ha tillgång till gemensamhetsanläggningen, jfr ovan) kan det *ändå* vara av väsentlig betydelse för den att ha del i gemensamhetsanläggningen, nämligen om fastigheten har viss *annan* nytta av att delta i anläggningen.

Hovrätten för Västra Sverige, 1996-02-12, Ö 108/95. Kompletterande gatubelysning ansågs vara av väsentlig betydelse för en bostadsfastighet trots att den del av området där fastigheten var belägen redan hade belysning. Området ansågs av hovrätten utgöra en enhet som funktionellt hörde samman. Det var angeläget att hela området fick en tillfredsställande gatubelysning. På grund av detta, och då kostnaderna för den tidigare gatubelysningen hade påförts alla fastigheter inom området, ansågs det av rättviseskäl rimligt att även kostnaderna för den nya belysningen fördelades mellan samtliga fastigheter som deltog i gemensamhetsanläggningen.

¹⁷ Jfr prop. 1973:160 s. 144.

¹⁸ Lantmäteriet instämmer inte i den bedömning av frågan som mark- och miljödomstolen vid Växjö tingsrätt gjorde i mål nr F 3571-20, 2021-02-12 (redovisat i avsnitt 5.5), dvs. att om och hur laddfunktion med tillhörande elnät ska finnas för parkeringarna ska prövas bara mot bestämmelsen om anläggningens utförande i 8 § AL och inte mot väsentlighetsvillkoret i 5 § AL. Så länge man inte alltid associerar laddning med parkering och anläggningsbeslutet behöver ändras genom en omprövning, måste det nya ändamålet prövas också mot väsentlighetsvillkoret.

Hovrätten för Västra Sverige, 2004-04-30, Ö3227-03. Genom omprövning av ett beslut om inrättande av gemensamhetsanläggning, ersattes det tidigare beslutet med ett nytt. I beslutet angavs de vägar med tillbehör, gångvägar och allmän platsmark som ingick i den bildade gemensamhetsanläggningen. Några fastighetsägare menade att deras fastigheter inte skulle delta i anläggningen därför att fastigheterna redan hade utfart mot allmän väg och att det därför saknades väsentlig betydelse för fastigheterna att ha del i föreningarnas vägar. De begärde därför utträde ur föreningen.

Hovrätten förklarade att vissa fastigheter genom belägenheten i anslutning till allmän väg i och för sig inte hade samma direkta behov av väganslutning som fastigheter med läge längre in i vägsystemet. Det ansågs dock vara en tillgång för alla fastigheter i samhället att gångvägar, parkområden och gatubelysning skulle komma att istandsättas och underhållas genom föreningens försorg. I ett helhetsperspektiv fick fastigheterna invid allmän väg anses ha viss nytta av att delta i vägföreningen och bidra till kostnaderna för underhåll av gemensamma områden. Därför ansågs det vara av väsentlig betydelse för dem att ha del i anläggningen, dock med reducerat andelstal.

I Hovrätten för Västra Sverige, 2004-09-13, Ö 4673-03, blev utgången den motsatta. En gemensamhetsanläggning svarade enligt det omprövade anläggningsbeslutet för utförande och drift av vissa närmare angivna vägar i samhället. Några fastighetsägare hade överklagat beslutet och yrkade att deras fastigheter inte skulle vara anslutna till anläggningen, därför att de hade direktutfart till allmän väg. I föreningens uppgifter ingick det inte att svara för skötsel av exempelvis gång- och cykelvägar, parkmark, belysning eller andra nyttigheter. Hovrätten konstaterade att fastigheterna inte hade samma behov av deltagande i gemensamhetsanläggningen som fastigheter som använde anläggningens vägsystem för utfart, samt att de i princip inte borde tvingas med i en gemensamhetsanläggning som enbart omfattade vägar och inte annan allmän platsmark. Överklagandet bifölls därför.

I många fall torde ett motstånd hos en fastighetsägare mot det nya ändamålet laddinfrastruktur inte att bero på att fastighetsägaren redan har tillgodosett behovet på egen hand. När bilparkeringen förvaltas av en samfällighet kan ägaren till en enskild deltagande fastighet inte, mot de andra fastighetsägarnas vilja, själv fatta beslut om att sätta upp en laddningspunkt för sitt elfordon (jfr avsnitt 8.2.1 i Boverkets rapport). I stället kan motståndet förväntas bero på att fastighetsägaren inte äger något elfordon och av den anledningen saknar behov av laddutrustning. Ett sådant motstånd kan vara föranlett av en rädsla att drabbas av kostnader för en laddutrustning som man inte anser sig ha någon nytta av.

Kan nyttigheten inte med samma fördel för fastighetsägaren tillgodoses med en separat anläggning bör det räcka med att konstatera detta för att ett väsentligt behov av att delta i anläggningen ska anses föreligga.¹⁹ På samma sätt som en fastighet – mot ägarens vilja – kan anslutas till en gemensamhetsanläggning som omfattar en parkeringsanläggning, fastän ägaren inte

¹⁹ Se prop. 1996/97:92 s. 56.

har någon bil, eller till en lekplats, fastän det inte finns några barn i hus hållet, bör fastigheten kunna anslutas till en gemensamhetsanläggning som omfattar laddstationer, fastän ägaren inte har något elfordon. Motsvarande får anses gälla om fastighetsägaren i och för sig har en egen laddstation, men fastigheten sett i ett helhetsperspektiv har nytta av att delta i gemensamhetsanläggningen i andra avseenden, jfr de ovan redovisade rättsfallen. I dessa situationer får man i stället ta hänsyn till den begränsade nyttan och användningen av anläggningen när dess utformning bestäms (dimensioneringen) och ansvaret för kostnaderna för anläggningens utförande och drift fastställs (se avsnitten 5.5 och 6).

5.3 Båtnadsvillkoret

Enligt 6 § AL får gemensamhetsanläggning inrättas endast om fördelarna av ekonomisk eller annan art av anläggningen överväger de kostnader och olägenheter som anläggningen medför. Det innebär att en fastighet aldrig kan anslutas till en gemensamhetsanläggning som inte är ekonomiskt försvarbar, även om anläggningen skulle vara av väsentlig betydelse för fastigheten. Bestämmelsen är indispositiv. Villkoret får alltså inte åsidosättas ens om alla fastighetsägare är överens om att gemensamhetsanläggningen ska inrättas.

I allmänhet ökar fastighetsvärdena till följd av sådana förbättringar som avses. Det är emellertid ingen förutsättning att förbättringen slår igenom på fastighetsvärdet.²⁰ Vid tillämpningen av båtnadsvillkoret ska nämligen hänsyn tas även till sådana fördelar för deltagande fastighet som inte direkt påverkar dess värde. Frågan vilka faktorer som ska tas med i beräkningen och vilken betydelse som ska tillmätas dem får bedömas mot bakgrunden av de värderingar som råder vid varje särskild tidpunkt och med beaktande av lokala förhållanden.²¹

I den kalkyl över anläggningens lönsamhet som ska göras, ska på utgiftsidan inräknas bara sådana poster som belastar fastighetsägarna. Om en samfällighetsförening får statsbidrag eller annat investeringsstöd för att investera i laddstationer, ska alltså avdrag göras för kostnader som täcks av bidraget.²²

Båtnadsvillkoret har också viss betydelse för bedömningen av dimensioneringen av en anläggning. En överdimensionering av en gemensamhetsanläggning, exempelvis genom att ett större antal laddningspunkter installeras än vad som motsvarar behovet, kan medföra en ökad ekonomisk belastning för de deltagande fastigheterna, vilket i sin tur kan medföra att villkoret inte uppfylls. Denna fråga har mer med gemensamhetsanläggningens utförande att göra och behandlas därför även under avsnitt 5.5.

²⁰ Se prop. 1996/97:92 s. 55.

²¹ Se prop. 1973:160 s. 150.

²² Se prop. 1973:160 s. 149 f.

5.4 Opinionsvillkoret

Opinionsvillkoret i 7 § AL innebär att en gemensamhetsanläggning inte får inrättas om en viss fastighetsägaropinion motsätter sig det. För att opinionsyttringarna ska hindra inrättandet av gemensamhetsanläggningen krävs det att de sakägare som har ett väsentligt intresse i saken mera allmänt motsätter sig åtgärden och att de har beaktansvärda skäl för det. Vid denna prövning ska främst deras mening beaktas som har störst nytta av anläggningen, dvs. de som kommer att få bära de största kostnaderna. När behovet av en anläggning är synnerligen angeläget får dock gemensamhetsanläggningen inrättas i princip utan hänsyn till opinionen bland sakägarna.²³

Opinionsundersökningen ska inte ske som någon formlig omröstning, utan lantmäterimyndigheten ska göra en bedömning av inställningen bland sakägarna. Om det konstateras att sakägarna mera allmänt motsätter sig åtgärden, ska därefter prövas om de har några beaktansvärda skäl för det. I rättspraxis har som beaktansvärda skäl betraktats att anläggningen och förvaltningen fungerar tillfredställande i befintlig lösning samt att det funnits konkreta förslag på att eventuella förbättringsbehov kan förverkligas i befintlig förvaltning.

Opinionsvillkoret utgör inte något hinder mot att gemensamhetsanläggningen ska beslutas omfatta även laddutrustning när det bara är någon eller några fastighetsägare som motsätter sig åtgärden. Vid ett mera allmänt motstånd, i regel en tydlig majoritet, får de anförda skälen avgörande betydelse för vilket beslut som fattas.

Skulle situationen vara den, att det bara är någon enstaka fastighetsägare som önskar att anläggningsbeslutet möjliggör laddutrustning medan alla andra sakägare motsätter sig åtgärden, utgör det alltså i och för sig inte något hinder mot att tillmötesgå den enstaka fastighetsägarens önskemål. En sådan fastighetsägare har rätt att själv begära en omprövningsförrättning, dvs. det är inte en handling som är förbehållen samfällighetsföreningen, se 18 § första stycket 1 och andra stycket AL. Beroende på vilka skäl som anføres (frågan om det beaktansvärda i dem får lämnas åt rättstillämpningen att avgöra) kan dock en sådan fastighetsägare hamna i motsvarande situation som den som beskrivs i avsnitt 8.2.1 i Boverkets rapport: De som bor i flerbilshus (i regel lägenheter upplåtna med bostadsrätt eller hyresrätt) är beroende av fastighetsägarens godkännande av installation av en laddningspunkt, eftersom det är fastighetsägaren som har rådighet över parkeringsplatserna.

5.5 Lokalisering och utformning av en gemensamhetsanläggning

I 8 § AL finns en allmän regel för en gemensamhetsanläggnings lokalisering och utförande till skydd för såväl enskilda som allmänna intressen. Enligt huvudregeln ska en gemensamhetsanläggning förläggas och utföras på ett sådant sätt att ändamålet med anläggningen uppnås med minsta intrång och

²³ Se prop. 1973:160 s. 190 ff.

olägenhet utan oskälig kostnad. Bestämmelsen blir tillämplig endast om syftet med anläggningen kan uppnås genom olika utföranden eller olika lokaliseringalternativ.²⁴ Även frågan om till vilken standard en anläggning ska byggas eller upprustas ska ses som ett val mellan olika alternativ. Utförandet ska ske på ett sådant sätt att ändamålet med anläggningen uppnås utan oskälig kostnad. Vid denna bedömning bör även hänsyn tas till möjligheten att i vissa fall erhålla statsbidrag eller andra bidrag till anläggningens utförande och drift.

Undantag från huvudregeln får ske för en sådan åtgärd, som avser att underlätta en framtida tillbyggnad eller ett ökat utnyttjande av anläggningen, under förutsättning att åtgärden endast medför ringa ökning av kostnaden. Denna bestämmelse tar sikte på situationer då det kan förmodas att nya fastigheter kommer att anslutas till anläggningen och man redan vid utförandet av denna kan vidta åtgärder för att underlätta en sådan senare utvidgning.

Avsteg från bestämmelsen, såvitt den innebär skydd för ett enskilt intresse, får enligt 16 § första stycket 2 AL ske om de fastighetsägare och andra sakägare vilkas rätt berörs medger det.

Att frågan om till vilken standard en anläggning ska byggas eller upprustas ska ses som ett val mellan olika alternativ får betydelse för en utbyggnad av laddstationer, på så sätt att en överdimensionering av antalet laddningspunkter med tillhörande elnät etc. kan anses strida mot bestämmelsen. Ett större antal laddningspunkter än vad som svarar mot behovet innebär inte bara att båtnadsvillkoret kan bli svårt att uppfylla (jfr avsnitt 5.3) utan också att kostnaderna för att tillgodose ändamålet riskerar att betraktas som oskäliga. Att gemensamhetsanläggningen ska tillgodose de deltagande fastigheternas behov av tillgång till laddstationer, betyder inte att anläggningen nödvändigtvis måste erbjuda samtliga fastigheter möjlighet att ladda elfordon samtidigt eller ens att det behöver finnas laddstationer så att det räcker till alla fastigheter. Anläggningens dimensionering avgörs genom en bedömning av hur stor anläggningen behöver vara för att svara mot ett rimligt behov. Det är naturligt att lantmäterimyndigheten i detta fall utgår från det intresse som anmäls vid förrättningen.²⁵

Mark- och miljödomstolen vid Växjö tingsrätt, 2021-02-12, F 3571-20.

Fastighetsbildningsmyndigheten i Lunds kommun inrättade 1981 en gemensamhetsanläggning avseende parkeringsplatser m.m. Anläggningen förvaltades av en samfällighetsförening. Efter beslut av föreningsstämman ansökte samfällighetsföreningen om omprövning av anläggningsbeslutet i syfte att den skulle innefatta även laddningspunkter för elbilar i garage med tillhörande elnät.²⁶ Ansökan grundades på medgivande från 62 av de 63 delägarna. Lantmäterimyndigheten ansåg att användningsgraden av laddningsbara fordon i Sverige inte var tillräcklig för att väsentlighetsvillkoret i 5 § AL

²⁴ Se prop. 1973:160 s. 194 f.

²⁵ Jfr NJA 2004 s. 266, redovisat i avsnitt 6.

²⁶ Samfällighetsföreningen hade gjort bedömningen att det gällande anläggningsbeslutet inte gick att tolka så, att laddanordningar skulle kunna betraktas som en teknisk uppdatering av befintliga eluttag i garagen. Jfr avsnitt 4.

skulle vara uppfyllt och att medgivande krävdes också från den 63:e delägaren. Förrättningen ställdes in.

Beslutet överklagades. Mark- och miljödomstolen gjorde bedömningen att prövningen skulle utgå ifrån vilka funktioner och utformning som behövdes för de befintliga parkeringarna, såsom utformningen av garage, carport, asfaltsbeläggning, motorvärmare, laddstolpar, tillhörande elnät m.m., och att prövningen skulle ske enligt 8 § AL och inte 5 § AL. Efter att ha konstaterat att det inte fanns något hinder avseende villkoren i 5 § AL²⁷ förklarade domstolen följande:

”Av 8 § AL följer alltså att anläggningen som sådan ska dimensioneras så att ändamålet vinnes med minsta möjliga intrång och olägenhet och utan oskälig kostnad. Detta innebär att utformningen ska anpassas efter i vilken omfattning som de i gemensamhetsanläggningen deltagande fastigheterna kan beräknas använda anläggningen.

Utformningen av de aktuella parkeringsplatserna är föremål för omprövning enligt ansökan till lantmäterimyndigheten. Vad lantmäterimyndigheten därmed har att pröva vid fortsatt handläggning är huruvida sökt omprövning, dvs ändring av utformning av parkeringarna med tillhörande infrastruktur för el, är anpassade efter den omfattning som de i gemensamhetsanläggningen ingående fastigheterna beräknas använda anläggningen.”

Den nytta de berörda fastigheterna har av anläggningen och den omfattning i vilken de beräknas använda anläggningen får betydelse för en uppgift i anläggningsbeslutet om ett lägsta antal laddningspunkter i anläggningen. För att inte anläggningsbeslutet ska bli inaktuellt och behöva ändras genom omprövning redan inom en snar framtid, bör något högsta antal laddningspunkter inte anges. Det ger samfällighetsföreningen möjlighet att besluta om ytterligare laddningspunkter genom ett vanligt förvaltningsbeslut.²⁸ Nyttan och den beräknade användningen av anläggningen får omedelbar betydelse även när grunderna för fördelning av kostnaderna för anläggningens utförande och drift fastställs (se avsnitt 6).

6 Fördelning av kostnader

I avsnitt 5.2 gjordes antagandet att delägare i en samfällighetsförening som motsätter sig en utbyggnad av laddinfrastrukturen gör det av rädsla för att drabbas av kostnader för en anläggning man menar sig inte har någon nytta av. Ett sådant motstånd utgör ett verkligt hinder mot den eftersträlvade utbyggnaden genom att det innebär en tidsutdräkt och merkostnader jämfört med en situation där alla är överens. Det kan (beroende på vilka skäl som anförs och av hur många, se avsnitt 5.4) dessutom föra med sig att utbyggnaden kanske inte blir av alls.

²⁷ Domstolen gjorde ingen prövning alls av det nya ändamålet mot 5 § AL, så som den – av domskälen att döma – hade gjort om det hade varit fråga om en separat gemensamhetsanläggning för laddningspunkter. Att Lantmäteriet inte instämmer i bedömningen av hur prövningen ska ske framgår av avsnitt 5.2, se särskilt fotnot 18.

²⁸ Ett förtydligande av denna innebörd gjordes av Hovrätten för Västra Sverige i mål nr Ö3227-03, 2004-04-30 (redovisat i avsnitt 5.2).

Detta hinder borde i många fall kunna överbryggas genom bättre kunskaper om grunderna för fördelning av kostnaderna för anläggningens utförande och drift och en ändamålsenlig tillämpning av bestämmelserna om detta.

Av 15 § första stycket AL framgår att grunderna för fördelning av kostnaderna för en gemensamhetsanläggningens utförande ska fastställas vid förrättningen. För varje fastighet anges andelstal, som bestäms efter vad som är skäligt med hänsyn främst till den *nytta* fastigheten har av anläggningen. Enligt andra stycket i samma bestämmelse ska andelstal fastställas även i fråga om kostnaderna för anläggningens drift. Sådant andelstal bestäms efter vad som är skäligt med hänsyn främst till den omfattning i vilken fastigheten beräknas *använda* anläggningen. Om det är lämpligt, kan det föreskrivas att kostnaderna i första hand ska fördelas genom att avgifter tas ut för anläggningens utnyttjande.

Ett exempel på när det kan vara svårt att fastställa nyttan är då vissa fastigheter i tätbebyggda områden är belägna vid och har utfart mot en allmän väg. Denna fråga är vanlig i samband med omprövning av vägföreningar. Som ett första steg ska prövas om det är av väsentlig betydelse för en sådan fastighet att delta i gemensamhetsanläggningen. Som framhållits ovan (se avsnitt 5.2) kan det vara vägledande för prövningen om anläggningen endast består av vägar eller om även andra funktioner som exempelvis grönområden ingår. I det fall endast vägar ingår och gemensamma nyttigheter saknas har fastigheterna vid den allmänna vägen normalt sett en begränsad nytta av anläggningen. Den kan vara så begränsad att det inte kan anses att det är av väsentlig betydelse för fastigheten att delta. Om däremot också andra funktioner ingår i gemensamhetsanläggningen ökar nyttan även för fastigheter vid en allmän väg. Det kan då vara skäligt att dessa fastigheter deltar i anläggningen och får ett andelstal med viss reduktion.

Det finns också möjlighet för lantmäterimyndigheten att besluta om så kallad sektionsindelning.²⁹ Det innebär att myndigheten bestämmer särskilda andelstal för olika delar av en anläggning. Om någon "fysisk" uppdelning av anläggningen rör det sig inte. De olika sektionerna utgör en enda anläggning och sektionsindelningen avser endast ansvaret för att bidra till olika kostnader. Genom ett sådant anläggningsbeslut skapas en rätt för alla deltagande fastigheter i gemensamhetsanläggningen att nyttja alla delar av anläggningen. En sektionsindelning innebär inte att fastigheter som får andelstalet noll i en viss sektion saknar rätt att nyttja den delen av anläggningen även om det inte finns något sådant faktiskt behov (hade det funnits det skulle ju fastigheten ha tilldelats ett andelstal större än noll).

Denna möjlighet beskrivs i rättsfallet nedan och det kan enligt Lantmäteriets uppfattning vara rimligt eller ibland rent av nödvändigt att använda den vid en utbyggnad av laddinfrastrukturen i samband med en omprövningsförrättning:

²⁹ Av prop. 1973:160 s. 218 framgår att sektionsindelning i allmänhet ska undvikas inte minst med hänsyn till de komplikationer i fråga om förvaltningen av anläggningen som kan uppkomma. Härav följer emellertid också att sådan indelning är tillåten om det finns tillräckligt goda skäl.

I *NJA 2004 s. 266* var det fråga om dimensionering av en anläggning och fördelning av andelstal i viss sektion av anläggningen. En för tre fastigheter samfällad väg löpte över en av fastigheterna ner till en stenbrygga, belägen mittför en närbelägen ö. I anslutning till stenbryggan fanns en mindre parkeringsplats. Utöver de fastigheter för vilka vägen var samfällad hade ytterligare ett antal fastigheter genom servitutsupplåtelse haft rätt att nyttja vägen och stenbryggan. Vägen och bryggan hade dessutom använts av olika fastighetsägare på ön.

Efter ansökan av två personer som hade fastigheter på ön beslutade lantmäterimyndigheten att en gemensamhetsanläggning skulle bildas för att tillgodose behovet av väg, parkeringsplats och brygga för berörda fastighetsägare. Deltagande i anläggningen var 16 fastigheter, varav några på ön. För fördelning av kostnaderna för anläggningens utförande och drift indelades anläggningen i tre sektioner. Sektion 1 omfattade väg, sektion 2 parkeringsplats inklusive upplägningsplats för båtar och sektion 3 gångväg och tillfällig körväg från parkeringsplats till brygga samt brygga. Alla de 16 deltagande fastigheterna fick andelstal i sektion 1, medan bara 11 fastigheter tilldelades andelstal också i sektion 2 och sektion 3.³⁰

En av fastighetsägarna överklagade beslutet. Till grund för yrkandet om undanröjande av förrättningen anfördes att det inte fanns ett tillräckligt antal båtplatser vid bryggan för att tillgodose samtliga i gemensamhetsanläggningen deltagande fastigheters rätt till båtplats varför anläggningen, i strid mot 1 och 8 §§ AL, inte var utförd på ett sådant sätt att ändamålet med anläggningen tillgodosågs. HD anförde:

”Som Lantmäteriverket utvecklat i sitt yttrande till HD innebär anläggningslagen inte något hinder mot att en gemensamhetsanläggning för fördelningen av kostnaderna för anläggningens utförande och drift indelas i sektioner. Det avgörande för hur andelstal i sådana fall bör fördelas inom varje sektion är främst den nytta som varje deltagande fastighet har av sektionen och den omfattning i vilken fastigheten kan beräknas använda denna. Något hinder föreligger därvid inte mot att någon viss eller vissa av de i gemensamhetsanläggningen deltagande fastigheterna inte tilldelas något andelstal i en sektion. Att så sker utesluter inte att anläggningen ändå, i överensstämmelse med 1 § anläggningslagen, i sin helhet kan anses tillgodose ändamål av stadigvarande betydelse för de deltagande fastigheterna.

Enligt 14 § anläggningslagen är en gemensamhetsanläggning samfällad för de fastigheter som deltar i anläggningen. Att en viss fastighet inte tilldelats andelstal i en viss sektion innebär således inte i sig att fastigheten inte skulle ha rätt att utnyttja sektionen. Av 8 § anläggningslagen får emellertid anses följa att inte endast anläggningen som sådan utan även i anläggningen ingående sektioner skall dimensioneras så att ändamålet vinnes med minsta möjliga intrång och olägenhet och utan oskälig kostnad. Detta innebär att dimensioneringen av en sektion

³⁰ Vid prövningen i fastighetsdomstolen anslöts ytterligare en fastighet, som fick andel i samtliga sektioner.

skall anpassas efter i vilken omfattning som de i gemensamhetsanläggningen deltagande fastigheterna kan beräknas använda sektionen.”

HD konstaterade att såväl fördelningen av andelstal i den sektion som bryggan ingick i som dimensioneringen av bryggan anpassats efter de önskemål som uttalats från de deltagande fastigheterna. Mot den bakgrunden och då det fanns vissa möjligheter att anordna ytterligare förtöjningsplatser kunde bryggan inte anses stå i strid mot bestämmelserna i anläggningslagen.

Av domskälen framgår att Lantmäteriverket hade avgett ett yttrande. I yttrandet gjorde Lantmäteriverket bland annat det viktiga påpekandet att det genom ett anläggningsbeslut skapas en rätt för alla deltagande fastigheter i en gemensamhetsanläggning att nyttja alla delar av densamma, men att andelstalen återspeglar vilka fastigheter som i praktiken har behov av ett sådant nyttjande och därför ska bidra till kostnaderna för anläggningens utförande och drift. Det föreligger alltså inte hinder mot att fastigheter som ansluts till en gemensamhetsanläggning, som är indelad i sektioner, kan erhålla andelstal i vissa sektioner, samtidigt som de inte erhåller andelstal i andra sektioner. Däremot kan, enligt Lantmäteriets mening, en fastighet inte anslutas med andelstalet noll både vad avser utförande och drift till en gemensamhetsanläggning i dess helhet.

En gemensamhetsanläggning kan med andra ord anses tillgodose ändamål av stadigvarande betydelse och vara av väsentlig betydelse för samtliga deltagande fastigheter även om någon av dem, i visst avseende, har så ringa nytta av den och beräknas använda den i så liten omfattning, att det inte är skäligt att fastigheten ska bidra till kostnaderna för anläggningens utförande och drift i den delen.

Tillämpat på en omprövning som avser skapa möjlighet för en samfällighetsförening till utbyggnad av infrastrukturen för laddning av elfordon, innebär det att lantmäterimyndigheten (under förutsättning att övriga villkor är uppfyllda) kan låta laddinfrastrukturen utgöra en särskild sektion och besluta att bara de fastigheter vars ägare framställt önskemål om det, och som därmed uttryckt ett behov av det, ska tilldelas andelstal i fråga om gemensamhetsanläggningens utförande och drift i den aktuella sektionen.³¹ Resultatet av bedömningen av behovet grundat på fastighetsägarnas önskemål kan på så sätt sägas vara ett mått på det kollektiva behovet av laddutrustning som finns i den samlade deltagandekretsen i hela gemensamhetsanläggningen.

Reglerna om omprövning i 35 § AL och om ändring av andelstal genom överenskommelse i 43 § AL ger möjligheter att förändra anläggningsbeslutet och andelstalen om förhållandena förändras, exempelvis om fler av de i gemensamhetsanläggningen deltagande fastigheterna efter hand får ett konkret behov av att nyttja sektionens laddningspunkter.³²

³¹ Lantmäterimyndigheten avgör inte därigenom vilka av de deltagande fastigheterna som får använda vissa specifika parkeringsplatser. Det är istället en fråga för samfällighetsföreningen.

³² På Lantmäteriets hemsida lämnas utförlig information om hur andelstalen ändras när ägaren av berörd fastighet och samfällighetsföreningen är överens, se [Överenskommelse om andelstal i gemensamhetsanläggning enligt 43 § anläggningslagen | Lantmäteriet \(lantmateriet.se\)](#).

7 Betydelsen av att laddning av elfordon är ett tekniskt egenskapskrav

Bestämmelserna i 8 kap. 4 § första stycket 11 PBL och 3 kap. 20 b § PBF har tidigare berörts (se avsnitt 4). Av bestämmelserna framgår att laddning av elfordon är ett så kallat tekniskt egenskapskrav för byggnadsverk. Här regleras vilka krav som gäller vid *ny- och ombyggnad* i fråga om installation av ledningsinfrastruktur och laddningspunkter.³³ Lantmäteriet instämmer i Boverkets bedömning att risken för att det ska uppstå situationer då det finns lagliga hinder mot att efterleva kraven på laddinfrastruktur på gemensamhetsanläggningar får betecknas som liten (se avsnitt 5.2.1 i Boverkets rapport).

En samfällighetsförening ska följa de författningsbestämmelser som är tillämpliga på verksamheten. I den mån ett byggnadsverk (en byggnad eller annan anläggning) som förvaltas av en samfällighetsförenings omfattas av kraven på laddning av elfordon i PBF, ansvarar samfällighetsföreningen för att vidta de åtgärder som behövs för att uppfylla kraven, utan att det behöver ställas i relation till ändamålet med gemensamhetsanläggningen enligt anläggningsbeslutet, se NJA 2015 s. 939 (redovisat i avsnitt 4).³⁴ Anläggningsbeslutet måste alltså inte ha något särskilt innehåll för att samfällighetsföreningen ska uppfylla kraven enligt den för föreningen tillämpliga författningen.

De tekniska egenskapskraven i fråga om laddning av elfordon får alltså ingen särskild inverkan vid prövningen av om villkoren i 5-11 §§ AL är uppfyllda, oavsett om det rör sig om en ny gemensamhetsanläggning eller en omprövningsförrättning. De får däremot en viss betydelse vid Lantmäteriets samlade bedömning, att en för flera fastigheter gemensam laddinfrastruktur för hemmaladdning av elfordon kan anses tillgodose ändamål av stadigvarande betydelse för fastigheterna och därmed inrättas som en gemensamhetsanläggning enligt AL (se avsnitt 3).

8 Handläggningstid och förrättningskostnader

Vid Energimyndighetens hearing den 4 maj 2021 lyftes handläggningstiden och kostnaderna för en omprövningsförrättning fram som särskilda problem för en samfällighetsförening som vill etablera laddningspunkter på en gemensamhetsanläggning som den förvaltar.

Den tid som behövs för handläggning av förrättningen beror dels på bestämmelserna om förrättningsförfarandet, dels på tillgängliga resurser vid lantmäterimyndigheten. Förfarandereglerna i 17-31 §§ AL gäller även vid en omprövningsförrättning. I fråga om kallelse, underrättelse, sammanträde m.m. gäller alltså samma regler vid omprövning som vid nybildande av en gemensamhetsanläggning. Vid denna ska lantmäterimyndigheten utreda förutsättningarna för anläggningen och ombesörja de tekniska arbeten och

³³ Från de retroaktiva kraven i 3 kap. 20 c § PBF bortses här, eftersom bestämmelsen saknar betydelse för hemmaladdning.

³⁴ Vill samfällighetsföreningen installera laddinfrastruktur i större omfattning än vad som följer av minimikraven torde dock krav på ändamålet laddning av elfordon ställas på anläggningsbeslutet.

de värderingar som behövs för att inrätta anläggningen. Det finns av rätts-säkerhetsskäl en viss ordning enligt vilken omprövningsförrättningen ska handläggas och i princip inget förenklat förfarande eller någon annan gen-väg som kan tillgripas beroende på vad omprövningsförrättningen syftar till.

Lantmäteriet gör dock bedömningen att det finns vissa möjligheter för en samfällighetsförening att påverka handläggningstiden positivt. En väl genomarbetad ansökan i vilken den åtgärd som önskas genomförd tydligt framgår och till vilken bifogas ritningar, kalkyler och andra projekterings-handlingar underlättar arbetet vid myndigheten och bidrar till en effektiv handläggning. För att möjliggöra detta kan riktade informationsinsatser behöva göras och en tydlig vägledning lämnas på exempelvis myndighetens hemsida. Här bör vikten av att göra ansökan i god tid innan den tilltänkta utbyggnaden särskilt framhållas.

Bättre kunskaper om grunderna för fördelning av kostnaderna för anlägg-ningens utförande och drift samt en ändamålsenlig tillämpning av berörda bestämmelser bör kunna leda till en effektivare handläggning. Genom ökade kunskaper kan motstånd hos delägarna och konflikter dem emellan undvikas (se avsnitt 6). Om Lantmäteriet förbättrar det interna stödmaterialet till ledning för förrättningshandläggarna är det tänkbart att fler förrättnings-lantmätare kan handlägga omprövningsförrättningar. Som anfördes i inledningen i detta avsnitt utgör tillgången till personal med erforderlig kompetens en faktor som har stor betydelse för handläggningstiden.³⁵

Avgiften vid en omprövningsförrättning ska enligt 4 § förordningen (1995:1459) om avgifter vid lantmäteriförrättningar beräknas utifrån hur lång tid som behövs för handläggning av förrättningen och införande av resultatet i fastighetsregistret. För vissa delar av förrättningen tas avgiften ut med ett fast belopp. Även det fasta beloppet bestäms efter en genomsnittlig handläggningstid. En effektiv handläggning blir därför också kostnadseffek-tiv. Det kan ha stor betydelse för en samfällighetsförening. Förrättnings-kostnaderna ska ju läggas till samfällighetsföreningens övriga kostnader för investeringar i laddinfrastrukturen, vilket innebär att de kan bidra till att sådana investeringar inte kommer till stånd.³⁶

9 Avslutande kommentar

9.1 Sammanfattande analys

I *avsnitt 1* introduceras ett av de lagliga hinder som identifierats i Boverkets rapport och som kan tänkas uppstå vid en utbyggnad av infrastrukturen för laddning av elfordon (laddinfrastruktur) i fråga om befintliga bilparkeringar som är samfälliga för de fastigheter som deltar i en gemensamhetsanlägg-ning. När det gäller sådana anläggningar är samfällighetsföreningarna bundna av att verka inom det ändamål som bestämts i anläggningsbeslutet

³⁵ Med handläggningstiden avses i detta sammanhang all tid som förflyter under förrättningen, dvs. hela den procedur som börjar med ärendets anhängiggörande (en ansökan) och slutar med dess avgörande och som alltså inkluderar den väntan som förekommer innan ärendet fördelas på en handläggare.

³⁶ Jfr SOU 2018:76, s. 320.

när samfälligheten bildades. Beroende på hur ändamålet har formulerats kan det uppstå situationer då de deltagande fastigheternas ägare vill vidta en åtgärd men detta inte är möjligt eftersom det inte är förenligt med anläggningsbeslutet. Vilka bestämmelser som är centrala vid bedömningen av om en gemensamhetsanläggning får bildas redovisas kortfattat i *avsnitt 2*.

Lantmäteriets analys av hindret inleds med ett resonemang i *avsnitt 3* om laddstationer för elfordon över huvud taget är en anläggning som AL är tillämplig på. En central fråga för bedömningen är om bruket av laddfordon är en tillräckligt vanlig företeelse för att laddstationer ska anses tillgodose ändamål av stadigvarande betydelse för fastigheterna, snarare än någon eller några fastighetsägares personliga intressen. Även rättspraxis behöver beaktas liksom hur marknaden för laddfordon förväntas utvecklas framöver och, i viss utsträckning, vilka krav som numera ställs på byggnadsverk. Lantmäteriet gör bedömningen att laddinfrastruktur som är gemensam för flera fastigheter kan anses tillgodose ändamål av stadigvarande betydelse för fastigheterna och därför inrättas som gemensamhetsanläggning enligt AL.

I *avsnitt 4* behandlas betydelsen av anläggningsbeslutets innebörd. Vid förvaltningen av en gemensamhetsanläggning får samfällighetsföreningen bara vidta åtgärder som är förenliga med det ändamål som anges i anläggningsbeslutet. De problem och risker samfällighetsföreningen ställs inför när den ska sluta sig till om en eftersträvad utbyggnad av laddinfrastrukturen som ryms inom ändamålet belyses bland annat genom en genomgång av rättspraxis på området. Lantmäteriet drar slutsatsen att om ändamålet inte tydligt lämnar utrymme för en sådan utbyggnad, behöver anläggningsbeslutet ändras genom en omprövningsförrättning för att utbyggnaden ska vara tillåten.

I *avsnitt 5* förklarar Lantmäteriet att en eftersträvad installation av laddutrustning som syftar till att möta samhällsutvecklingen, den tekniska utvecklingen och de nya anspråk som delägarna ställer på anläggningen, men som inte kunde förutses när gemensamhetsanläggningen bildades och som därför inte ryms inom de förvaltningsåtgärder som samfällighetsföreningen får vidta, utgör skäl för en omprövningsförrättning. Där analyseras också vad som krävs för att villkoren till skydd för enskilda intressen ska anses uppfyllda. Flera av bestämmelserna är dispositiva, men det förutsätts inte att fastighetsägarna är överens för att en ändring i anläggningsbeslutet ska komma till stånd. Lantmäteriet drar bland annat slutsatsen att på samma sätt som en fastighet mot ägarens vilja kan anslutas till en gemensamhetsanläggning som omfattar en parkeringsanläggning, fastän ägaren inte har någon bil, eller till en lekplats, fastän det inte finns några barn i hushållet, bör fastigheten kunna anslutas till en gemensamhetsanläggning som omfattar laddstationer, fastän ägaren inte har något laddfordon. Hur det konkreta behovet ser ut får dock stor betydelse vid anläggningens utformning, till exempel i fråga om antalet laddningspunkter.

Den nytta de berörda fastigheterna har av anläggningen och den omfattning i vilken de beräknas använda anläggningen får också omedelbar betydelse när grunderna för fördelning av kostnaderna för anläggningens utförande

och drift ska fastställas. Detta behandlas i *avsnitt 6*. Lantmäteriet påpekar att det motstånd som består i fastighetsägarnas rädsla för att drabbas av kostnader för en anläggning man menar sig inte har någon nytta av i många fall borde kunna överbryggas genom bättre kunskaper om grunderna för fördelning av kostnaderna för anläggningens utförande och drift och en ändamålsenlig tillämpning av bestämmelserna om detta. Om lantmäterimyndigheten låter laddinfrastrukturen utgöra en särskild sektion och beslutar att bara de fastigheter vars ägare framställt önskemål om det ska tilldelas andelstal i fråga om gemensamhetsanläggningens utförande och drift i den aktuella sektionen, kan prövningen vid förrättningen underlättas. Reglerna om omprövningsförrättning och om överenskommelse av ändring av andelstal ger möjligheter att förändra anläggningsbeslutet och andelstalen om fler av de deltagande fastigheterna efter hand får ett konkret behov av att nyttja sektionens laddningspunkter.

I *avsnitt 7* redovisas Lantmäteriets bedömning att de tekniska egenskapskraven i fråga om laddning av elfordon inte får någon särskild inverkan vid prövningen av om villkoren till skydd för enskilda intressen är uppfyllda. De får däremot en viss betydelse vid den samlade bedömningen att en anläggning för hemmaladdning av elfordon över huvud taget är en i lagens mening godtagbar anläggningstyp.

Handläggningstiderna och förrättningskostnaderna behandlas i *avsnitt 8*. Långa handläggningstider verkar avhållande på samfällighetsföreningarnas vilja att ansöka om omprövningsförrättning, liksom befarat höga förrättningskostnader. Genom riktade informationsinsatser bör Lantmäteriet kunna verka för att väl genomarbetade ansökningar görs i tid och att motsättningar fastighetsägarna emellan inte förekommer i onödan. Kombinerat detta med ett förbättrat stödmaterial till ledning för personalen som handlägger förrättningar bör handläggningstiderna kunna hållas nere, med lägre förrättningskostnader som följd.

Sammanfattningsvis gör Lantmäteriet bedömningen att det går att komma tillrätta med de problem som förknippas med lagstiftningen, handläggningstiden och förrättningskostnaderna utan några ändringar i relevanta regelverk.

9.2 Ett förrättningsexempel

De juridiska resonemang som förs i rapporten och den analys som sammanfattas i föregående avsnitt har omsatts i ett praktiskt förrättningsexempel (*bilaga*). Tanken är att det ska kunna användas både i informationssyfte och som stödmaterial vid handläggning av förrättningar.

**BILAGA: FÖRRÄTTNINGSEXEMPEL**

Omprovning av Batteriet GA:I

De juridiska resonemang som förs och den analys som görs i Lantmäteriets rapport *Hinder för anläggningssamfälligheter som försvårar för hemmaladdning av elfordon – med fokus på förrättningslagstiftningen* har omsatts i detta praktiska förrättningsexempel (aktbilaga PR1). Tanken är att det ska kunna användas både i informationssyfte och som stödmaterial vid handläggning av förrättningar. Förrättningsexemplet bygger på följande förut-sättningar.

Batteriet GA:I

Omprovningen avser en gemensamhetsanläggning i ett bostadsområde i en förort till Göteborg, där dagpendlare har såväl egna laddbara fordon som laddbara tjänstebilar och där behovet av hemmaladdning är tilltagande. Ursprungligen utgjordes bostäderna i området av bostadsrätter i radhus, men dessa avstyckades senare till egna fastigheter och gemensamhetsanläggningen har bildats för parkeringsplatser och carport. Anläggningsbeslutet är relativt nytt men laddfordon var fortfarande ovanliga vid tiden för beslutet och man såg då inget behov av hemmaladdning. Parkeringsplatserna och carporten finns på mark som inte ägs av samfällighetsföreningen.

Oenighet råder kring behovet av laddningspunkter. Vissa har inte bil alls och andra anser att teknikutvecklingen är snabbare än att den ska stanna vid elfordon (elbil eller laddhybrid). De som inte förordar laddningspunkter vill heller inte bidra till kostnaderna för dem.

Samfällighetsföreningen har tagit del av rättspraxis på området och gör bedömningen att den inte utan vidare kan besluta om en utbyggnad av infrastrukturen för laddning av elfordon utan måste ansöka om en omprovningsförrättning. Ansökan skickas till lantmäterimyndigheten efter beslut därom på föreningsstämman. Ansökan avser omprovning av anläggningsbeslutet för att laddningspunkter på en del av parkeringsplatserna utomhus och några i carporten ska möjliggöras.¹ En ansökan om bidrag kommer att skickas till Naturvårdsverket när kostnaderna för anläggningens utförande är kända.

I förrättningsexemplet redovisas inte samtliga beslut som kan förekomma i en förrättning. Lantmäteriet fokuserar på de beslut som direkt påverkar omprovningen av det nya ändamålet (laddningspunkter). För att inte exemplet ska betungas i onödan, redovisas inte övriga beslut.

¹ Hemmaladdning kan ordnas på olika sätt. Omkring 200 samfällighetsföreningar har erhållit bidrag från Naturvårdsverket för att installera laddinfrastruktur och bara en bråkdel har ansökt om omprovningsförrättning. Därför kan man sluta sig till att det också finns andra lösningar. Dessa behandlas inte i exemplet.

Sektionsindelning

Samfällighetsföreningen yrkar inte att en ny sektion ska bildas. I förrättningen görs dock bedömningen att enbart en viss andel av fastigheterna har nytta och beräknas använda laddinfrastrukturen och en sektionsindelning ger därmed en möjlighet att fördela kostnaderna för det nya ändamålet på dessa fastigheter.

Gränsdragning mellan sektionerna

Vid sektionsbildningen ska en gräns dras mellan de olika sektionerna. För att exemplet inte ska belastas med en teknisk diskussion om vad som lämpligen bör hör till ursprungssektionen och vad som ska ingå i den nybildade sektionen (laddsektionen), läggs alla tekniska anordningar som hänförs till laddinfrastrukturen i den nybildade sektionen.

Bidrag

Föreningen förutsätter att de kommer att erhålla bidrag från Naturvårdsverket. Bidrag kan erhållas för kostnader för laddningspunkter, installationskostnader och materialkostnader. Om delar av bidragsberättigad teknik istället skulle läggas i den ursprungliga sektionen har samfällighetsföreningen att i sin förvaltning fördela bidraget mellan sektionerna.

Antalet laddningspunkter

I förrättningen har inte angetts hur många laddningspunkter laddsektionen ska innehålla. Hur laddningspunkterna fördelas mellan dem som har andel i sektionen får avgöras vid förvaltningen. Antalet laddningspunkter kan komma att ökas och lämpligen bör det i förrättningen anges ett minsta antal eller endast att laddningspunkter ska installeras.

Om en ökning av andelstal i laddsektionen blir aktuell kan det lösas genom att en överenskommelse träffas enligt 43 § AL. Om överenskommelse inte kan nå återstår omprövning av Batteriet GA:1 för att ändra andelstal.

Fördelning av förrättningskostnader

Förrättningskostnaderna ska fördelas efter vad som är skäligt. I förrättnings-exemplet beslutas att alla kostnader, även förrättningskostnaderna, ska bäras av fastigheterna som erhåller andelar i laddsektionen, vilket korresponderar med resonemanget om den nytta de berörda fastigheterna har av anläggningen och den omfattning i vilken de beräknas använda den. Genom att alla kostnader fördelas på de i laddsektionen ingående fastigheterna, förenklas omprövningsförrättningen eftersom oenighet på så sätt kan undvikas.

Det skulle också kunna bedömas som skäligt att kostnaderna för förrättningen i stället fördelas på samtliga i gemensamhetsanläggningen deltagande fastigheter eftersom alla kan anses ha nytta av att anläggningen kan erbjuda hemmaladdning, i synnerhet om också gästparkeringar utrustas med laddningspunkter.



Protokoll

202X-XX-XX

Ärendenummer

XX00000

Effie Effekt

Ärende	Omprövning av gemensamhetsanläggningen Göteborg Batteriet GA:1 Kommun: Göteborg Län: Västra Götaland
Sammanfattning	I detta protokoll redovisas beslut om: <ul style="list-style-type: none">◆ Ändring av anläggningsbeslut så att ändamålet laddinfrastruktur inklusive laddningspunkter för laddning av elfordon ingår.◆ Inrättande av sektion för laddning av elfordon.◆ Övriga beslut
Yrkanden	Ansökan har inkommit avseende utökning av Batteriet GA:1 till att innefatta laddningsmöjlighet för elfordon.
Anläggningsbeslut 35 §	Skäl: <p>När anläggningen bildades förutsågs inte att det i framtiden skulle vara möjligt att driva fordon med el i den omfattning som nu förekommer. Därför är anläggningsbeslutet utformat så att ledningsinfrastruktur och laddningspunkter (tillsammans benämnda laddinfrastruktur) inte kan tolkas ingå. Samhällsutvecklingen har drivit fram politiska beslut som påverkat lagstiftning och miljömål som förutsätter att fler ska välja laddbara fordon. Under 2020 var mer än 30 % av de nyregistrerade bilarna laddbara och de allra flesta av dessa finns i och omkring våra större städer. Till följd av detta har ett nytt behov uppstått i Batteriets samfällighetsförening som i stämma tagit beslut om att begära omprövning av anläggningsbeslutet, se Akt ABC123. Ändrade förhållanden som väsentligt inverkar på frågan har inträtt. Prövning får därför ske vid ny förrättning.</p>
1§	Att parkeringsmöjlighet är ett ändamål av stadigvarande betydelse för en fastighet är ostridigt. Vid nyanläggning av parkeringsplatser och garage tillhörande bostäder utformas dessa så att anläggandet av laddningspunkter är möjligt, och det ingår även som ett tekniskt egenskapskrav vid nybyggnation enligt PBL. Dessa nya regler i PBL och PBF definierar därmed laddmöjlighet vid bostaden som ett fastighetsanknutet behov.

5 § Det råder inget tvivel om att tillgång till parkering är ett ändamål av väsentlig betydelse för en fastighet oavsett om ägaren av fastigheten äger en bil.

Det blir allt vanligare med bilar som drivs helt eller delvis av el. I april år 2021 utgjorde laddbara bilar 4 % av personbilar i trafik i Sverige. I Göteborg utgjorde laddbara personbilar i trafik 9 % av den totala personbilsflottan. Med beaktande av hur marknaden har utvecklats och förväntas utvecklas framöver behöver gemensamhetsanläggningen erbjuda möjlighet att ladda elfordon. Det är därmed av väsentlig betydelse för alla berörda fastigheter att gemensamhetsanläggningen inrättas så att den kan erbjuda möjlighet till hemmaladdning av elfordon. (Dimensioneringen av laddinfrastruktur prövas enligt 8 §.)

6 § Lantmäteriet har inte funnit ortsprismaterial eller någon värderingsmodell som skulle ge stöd för att tillgång till hemmaladdning är en värdehöjande faktor för fastigheterna. Enligt företrädare för föreningen är ändå laddmöjlighet något som köpare efterfrågar och det anges också i annonser när lägenheter säljs. Med tanke på att utvecklingen går mot allt fler laddbara personbilar görs bedömningen att tillgång till hemmaladdning är en förbättring av fastigheterna i detta område och därmed en värdehöjande faktor.

Bidrag för åtgärderna har beviljats genom Ladda bilen (Naturvårdsverket) och uppgår till XXX 000 kr (XX %) av den totala beräknade kostnaden som utgörs av XXX 000 kr för uppgradering av elsystem och anläggande av laddinfrastruktur och XX 000 kr per laddningspunkt.

(Lantmäterimyndigheten kan också väga in andra skäl, exempelvis miljömålsuppfyllelse.)

Fördelarna med gemensamhetsanläggningen överväger de kostnader och olägenheter som den medför (6 § AL).

7 §

Ägarna av fastigheterna Göteborg Billösa 1:23, samt Billösa 1:60 motsätter sig omprövningsförrättningen. Som skäl anförs att de själva inte har bil, och att samhället bör sträva mot användning av kollektivtrafik istället för att subventionera nya typer av resurskrävande fordon. Även ägarna till Göteborg Uppfinnaren 2:52 motsätter sig att anläggningen uppgraderas. De yrkar på att föreningens överskott satsas på vidareutveckling av solceller istället. Vidare anför fastighetsägarna att även om föreningen för närvarande har ett överskott och bidrag erhålls från Naturvårdsverket så kommer de inte att ha möjlighet att betala uppgraderingen av anläggningen och inte heller förrättningskostnaden.

Alternativet att ersätta behovet av bil som transportmedel med kollektivtrafik så som ägarna till Billösa 1:23 och Billösa 1:60 föreslår ligger utanför Lantmäterimyndighetens uppdrag och hanteras inte i en lantmäteriförrättning.

Något yrkande om att inkludera solcellsanläggning eller motsvarande har inte framförts. Yrkande i ansökan avser endast omprövning av gemensamhetsanläggningen för att inkludera laddning av elfordon.

De argument som anförs innebär inte att behov av uppgradering av anläggningen saknas eller att behov av hemmaladdning skulle kunna lösas på annat sätt än att införliva möjligheten i Batteriet GA:1.

Även om opinionsundersökningen inte är någon formelig omröstning så är de som motsätter sig åtgärden i klar minoritet. Vid prövningen ska också främst deras mening beaktas som har störst nytta av anläggningen, dvs. de som kommer att få bära de största kostnaderna (jämför 5 kap. 5 § andra stycket FBL). Det föreligger således inget mer allmänt motstånd mot åtgärden och sådana beaktansvärda skäl som utgör hinder mot att anläggningen inrättas (7 § AL).

Vad gäller fördelningen av kostnaderna, se "Beslut om andelstal" samt "Kostnadsfördelningsbeslut".

8 §

För anläggandet tas ingen ytterligare mark i anspråk. Ägare av fastigheterna där parkering och carport är belägna motsätter sig inte inrättande enligt yrkande. Laddningspunkter ska installeras i förhållande till fastigheternas behov. Infrastruktur, dvs. elsystem och ledningsdragningar, ska anpassas till anläggningens tekniska behov och dimensioneras så att en framtida utökning av antal laddningspunkter är möjligt. Gemensamhetsanläggningen förläggs och utförs därmed på ett sådant sätt att ändamålet med den vinnns med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad (8 § AL).

9, 11, 12 §§

Gemensamhetsanläggningen inrättas inte i strid mot gällande planer (9 § AL).

Olägenhet av någon betydelse för allmänt intresse uppkommer inte (11 § AL).

Anläggningen förläggs inom utrymme som redan är upplåtet för Batteriet GA:1. Någon alternativ lokalisering finns inte då laddningspunkter behöver förläggas intill respektive parkeringsplats. För upplåtande fastighet bedöms det ytterligare ändamålet och utrustningen inte medföra ett ökat intrång. Ingen ytterligare ersättning ska utgå. Att utrymme tas i anspråk förorsakar inte synnerligt men för någon av fastigheterna (12 § första stycket AL).

15 §

Endast en viss andel av de i Batteriet GA:1 ingående fastigheterna bedöms ha nytta och användning av det nya ändamålet laddning av elfordon. Det är därför lämpligt att kostnaderna hänförs till den andel av fastigheterna som har nytta av anläggningen genom att en särskild sektion inrättas för ändamålet. Sektionen ska bestå av ledningsinfrastruktur och laddningspunkter med möjlighet till fordonsladdning enligt beskrivning nedan.

Beslut:

Anläggningsbeslut akt ABC123, rörande Batteriet GA:1, ska ändras enligt beskrivning nedan (alt. enligt aktbilaga BE X)

Till Batteriet Ga:1 inrättas en ny sektion för laddning av elfordon.

Sektion 1, innehåller vad som beslutats vid tidigare förrättning akt ABC123.

Sektion 2, består av el-central, rör och el-ledningar, lastbalansering, laddningspunkter med elmätare och övriga erforderliga anordningar som behövs för uppgradering av anläggningen till att möjliggöra laddning av elfordon vid parkering och i carport i den omfattning som behövs.

Sektion 2 ska ha en separat andelstalslängd. Deltagande fastigheter ska ha andelstal 1. Andelstalen för drift ska i första hand fördelas utifrån förbrukning enligt beslut nedan.

Beslut om
fördelning av
kostnader

Skäl:

Kostnader för utförande av anläggningen ska fördelas mellan deltagande fastigheter efter vad som är skäligt med hänsyn till den nytta som fastigheten har av anläggningen. Driftskostnaderna ska fördelas efter vad som är skäligt med hänsyn främst till den omfattning i vilken fastigheten beräknas *använda* anläggningen (15 § andra stycket AL).

Beslut:

Kostnadsfördelning för den ursprungliga sektionen av Batteriet GA:1 skall kvarstå som vid bildandet (se akt ABC123).

Kostnader för utförandet av sektion 2 skall fördelas efter andelstal i sektionen.

Kostnader för drift av sektion 2 ska i första hand debiteras efter faktisk förbrukning, i andra hand efter andelstal.

Kostnaden för elförbrukning ska hänföras till varje användare genom separat mätning.

Beslut om fördelning av förrättningskostnader

Skäl:

Förrättningskostnaderna fördelas utifrån andelstal i den nya sektionen. Fördelningen motsvarar vad som är skäligt (29 § AL)

Beslut:

Förrättningskostnaderna fördelas på ägarna till fastigheterna som ingår i sektion 2 efter andelstal.

Protokollet upprättat den 202X-XX-XX.

Vid protokollet

Effie Effekt

Förrättningslantmätare